VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 63)**

z dnia 5 lipca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 63)

5 lipca 2017 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce,

– informację na temat potrzeby powołania Funduszu Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce,

– informację na temat składu, zadań oraz aktualnych działań podejmowanych przez Komitet Sterujący do spraw Inwestycji na Śródlądowych Drogach Wodnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Materna** sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Mariusz Gajda** podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska, **Jerzy Bazylewicz** główny specjalista w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Anna Jastrzębska** dyrektor Departamentu Inwestycji i Nadzoru Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami, **Mariusz Przybylski** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, **Jakub Andrzejewski** wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, **Jarosław Przybylski i Damazy Stachera** członkowie Stowarzyszenia „Odrą w Świat", **Marcin Jacewicz i Maria Porada** członkowie Rady Krajowego Sekretariatu Zasobów Naturalnych Ochrony Środowiska i Leśnictwa NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam państwa bardzo, ale mamy poślizg półtorej godziny. Jestem jeszcze członkiem Komisji Łączności z Polakami za Granicą. Mieliśmy sprawy traktatu polsko-niemieckiego, też bardzo ważne kwestie. Nie mogłam wcześniej wyjść. Przepraszam.

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa parlamentarzystów i zebranych gości. Może już nie będę czytać listy, w trakcie się państwo przedstawią.

W porządku dziennym posiedzenia mamy trzy punkty: informację na temat rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, informację na temat potrzeby powołania Funduszu Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce oraz informację na temat składu, zadań oraz aktualnych działań podejmowanych przez Komitet Sterujący do spraw Inwestycji na Śródlądowych Drogach Wodnych. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę. A zatem przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Bardzo proszę. Najpierw proponuję wysłuchanie wystąpień panów ministrów. Bardzo proszę o zabranie głosu pana ministra Jerzego Maternę, a potem pana ministra Mariusza Gajdę. Bardzo proszę, panowie ministrowie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Jerzy Materna:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, jeżeli chodzi o śródlądowe drogi wodne, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów, w Polsce sklasyfikowano

łącznie 3655 kilometrów śródlądowych dróg wodnych wraz z ich podziałem na klasy żeglugowe. 2417 kilometrów, co stanowi 66%, są to uregulowane szlaki żeglowne, 644 kilometry, co stanowi 18%, są to skanalizowane odcinki rzek, 336 kilometrów, co stanowi 9%, są to kanały i 259 kilometrów, co stanowi 7%, są to jeziora żeglowne.

Przez terytorium Polski przebiegają trzy główne szlaki o znaczeniu międzynarodowym, tzw. kategorii E, według polskiej klasyfikacji co najmniej IV klasy, wskazane w Europejskim Porozumieniu w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym, tzw. porozumieniu AGN. Są to: szlak E-30 łączący Świnoujście z Czechami i dalej prowadzący do Dunaju, szlak E-40 łączący Morze Bałtyckie z Gdańska przez Warszawę, Brześć z Dnieprem na Ukrainie, szlak E-70 łączący Holandię, Rotterdam z Polską przez Odrę, Wartę i Wisłę, Zatokę Gdańską dalej z Litwą. W porozumieniu AGN wskazano również dwanaście portów śródlądowym o międzynarodowym znaczeniu, zlokalizowanych w dziewięciu miastach. Jeżeli chodzi o Odrzańską Drogę Wodną, są to: Świnoujście, Kostrzyn, Wrocław, Koźle i Gliwice. Jeżeli chodzi o Wisłę, są to: Gdańsk, Bydgoszcz i Warszawa. Jest jeszcze Elbląg.

Przypomnę parametry IV klasy. Przede wszystkim jest to szerokość rzeki wynosząca 40 metrów. Głębokość tranzytowa wynosi 2,8 metra na rzece oraz 3,5 na kanale. Średnica łuku osi wynosi 650 metrów. Jeżeli chodzi o IV klasę, dzisiaj w Polsce długość dróg takiej klasy wynosi 214 kilometrów, co stanowi 5,9%. Pozostałe są klasy Ia, Ib, II i III, co stanowi 94,1%.

Jeżeli chodzi o armatorów, jest ich zgłoszonych 150. Aktualnie w rejestrach administracyjnych polskich statków żeglugi śródlądowej mamy 662 barki bez silników oraz 66 barek motorowych, 56 holowników, 234 pchacze, 31 lodołamaczy oraz 143 statki pasażerskie. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w większości flota żeglugi śródlądowej jest zdekapitalizowana. Lata budowy to lata 1949-1979. Można powiedzieć, że ten rok stanowi w miarę pozytywny początek z uwagi na to, że zarejestrowano 218 statków i obiektów pływających, a wyrejestrowano 68. Można powiedzieć, że jest to dobry początek światełka w tunelu.

Jeżeli chodzi o przewóz ładunków, według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2015 roku było to około 12.000 tys. ton W większości, gdyż w 56,4%, był to transport do Niemiec, czyli transport o znaczeniu międzynarodowym. Pozostały transport był na terenie kraju. Był to wzrost skokowy, dlatego że w roku 2015 było to 12.000 tys. ton, a w roku 2014 było to 7600 tys. ton. Z tego, co wiem, w roku 2016 też jest około 6000 tys. ton. A więc nie jest to stałe, ustabilizowane. Mam nadzieję, że za rok, dwa, kiedy ruszą pewne programy, które staramy się uruchamiać wspólnie z Ministerstwem Środowiska, wskaźnik ten znacznie pójdzie do góry.

Jeżeli chodzi o strukturę ładunków, przede wszystkim są to towary z grupy produktów rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa, które stanowiły 43%, oraz z grupy rud metali i pozostałych produktów górnictwa i kopalnictwa, które stanowiły 32%.

Jeżeli chodzi o turystykę, według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2015 roku 101 statków pasażerskich przewiozło 1,1 mln pasażerów.

Jeżeli chodzi o aktualne działania naszego ministerstwa, jak państwo wiecie, przede wszystkim w dniu 6 marca 2017 roku pan prezydent Andrzej Duda podpisał akt ratyfikacji Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym. Jest to bardzo ważna rzecz. Przede wszystkim zobowiązuje to rząd do dostosowania w określonym czasie trzech ważnych szlaków E-30, E-40 i E-70 do IV klasy żeglowności.

Jeżeli chodzi o rozwój sektora żeglugi śródlądowej, został on wpisany do Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Jest to bardzo ważne. Zostało przyjęte przez Radę Ministrów w marcu tego roku. Są zgłoszone trzy duże projekty: projekt na Wiśle o wartości 31.500.000 tys. zł, projekt na Odrzańskiej Drodze Wodnej o wartości 10.000.000 tys. zł oraz budowa Kanału Śląskiego o wartości 11.000.000 tys. zł.

Działa też Grupa Wyszehradzka. W ramach Grupy Wyszehradzkiej w dniu 31 stycznia 2017 roku podpisaliśmy – w czym wzięły udział Polska, Republika Czeska i Republika Słowacka – bardzo ważne memorandum w sprawie przygotowania propozycji korytarza wodnego Dunaj-Odra-Łaba. Rozmawiamy ze stroną czeską w sprawie Odrzańskiej

Drogi Wodnej, połączenia jej z korytarzem Dunaj-Odra-Łaba. Pomagamy. Czesi rozpoczęli przede wszystkim studium wykonalności, a my w ramach porozumienia udostępniamy wszystkie dane dotyczące połączenia Koźla ze stroną czeską. Cały czas współpracujemy. Przygotowujemy też studium wykonalności. Pomaga nam w tym port szczeciński, jeżeli chodzi o Odrzańską Drogę Wodną. Jeżeli chodzi o Wisłę, jest to port gdański. Mam nadzieję, że jesteśmy tuż, dosłownie tygodnie przez ogłoszeniem dużego przetargu przez porty szczeciński i świnoujski, dotyczącego Odrzańskiej Drogi Wodnej. Mam też nadzieję, że lada moment, najpóźniej do września będzie drugie studium wykonalności, mam nadzieję, dla całej Wisły. Chcemy, żeby było to zrobione w miarę przyszłościowo, żeby przyniosło nam jak najwięcej wiadomości.

Co jeszcze? W związku z tym, co mówiłem przed chwilą, że chcemy zwiększyć transport w miarę tego, co można zrobić na bieżąco niedużym nakładem środków, w październiku 2016 roku podpisaliśmy list intencyjny w sprawie współpracy na rzecz stworzenia warunków racjonalnego i efektywnego wykorzystania możliwości żeglugowych Odrzańskiej Drogi Wodnej do transportu węgla z kopalni śląskich dla firmy PGE Oddział Elektrowni Opole. List został podpisany przez wicepremiera z Ministerstwa Energii, nasze ministerstwo, oczywiście przy udziale firmy PGE i wojewody opolskiego, który, muszę powiedzieć, bardzo mocno zaangażował się w owe działania. Powstała też grupa robocza, jeżeli chodzi o odcinek 164 kilometrów z Gliwic do Gdańska. Monitorujemy to, spotykamy się. Chcemy, żeby do 2018 roku, kiedy ruszy już Elektrownia Opole, być przygotowanym do transportu. Na podstawie informacji pana dyrektora z urzędu wiem, że OT Logistics lada moment chce uruchomić próbny rejs pomiędzy Gliwicami, żeby dokładnie to sprawdzić, żeby w przyszłości, w przyszłym roku być przygotowanym do takich działań.

Dalej. Cały czas rozmawiamy z Czechami, mamy dobry kontakt. Staramy się też wciągnąć do tego Słowację, żeby Słowacy w niedalekiej przyszłości także przystąpili do studium wykonalności, żeby, mam nadzieję, za rok powstał komitet Odrzańskiej Drogi Wodnej. Chodzi o to, żeby w 2023 roku podczas rewizji Unii Europejskiej można było przystąpić do TNT. W grudniu 2013 roku wypadliśmy. Z uwagi na to, że nic nie robiliśmy przez wiele dziesiątków lat, niestety wykreślili nas.

Po podpisaniu porozumienia AGN przystąpiliśmy także do rozmów z Niemcami. W marcu w Brukseli odbyłem rozmowy z landem Saksonii i Sekretariatem Generalnym Unii Izb Łaby Odry z Magdeburga. Następne rozmowy były w kwietniu z landem Brandenburgii. Oczywiście są to dosyć ciekawe rozmowy. Popierają to wszystko. Gorzej jest z rządem federalnym z uwagi na to, że w Niemczech za chwilę będą wybory. Mam nadzieję, że po wyborach przystąpimy intensywnie do dalszych rozmów. Oczywiście wystosowaliśmy list w sprawie współpracy podpisany przez pana ministra Marka Gróbarczyka. Mam nadzieję, że niedługo współpraca nastąpi.

Jeżeli chodzi o działania na Wiśle, rozmawiamy intensywnie, bardzo intensywnie ze stroną białoruską. Nieraz spotkania odbywają się dwa razy w miesiącu. Były chociażby w czerwcu podczas kongresu morskiego. Niedawno, w zeszłym tygodniu w Mrągowie było spotkanie ze stroną białoruską. Mam nadzieję, że uda się, żeby w roku 2013 podczas rewizji nastąpiło włączenie Wisły do TNT.

To tyle, jeżeli chodzi o pierwszy punkt. Czy dalej mam mówić na temat potrzeby powołania Funduszu Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych? Czy teraz przedstawić wszystko razem?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Myślę, że łącznie.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dobrze. Nasze ministerstwo zostało wyodrębnione półtora roku temu. W 2016 roku przedstawiliśmy, a Rada Ministrów przyjęła „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030". Działania te spowodowały, że musimy i chcemy pozyskiwać środki. Mam nadzieję – tutaj jest ukłon w stronę Ministra Środowiska – że zostanie to zaakceptowane. Dzisiaj procedujemy Prawo wodne. W tym momencie nie udało się nam dopisać, żeby w ramach Wód Polskich

utworzyć Fundusz Żeglugi Śródlądowej, ale mamy przyzwolenie, żeby w odrębnej ustawie – niedługo złożymy projekt do laski marszałkowskiej – utworzyć Fundusz Żeglugi Śródlądowej. Przypomnę, że taki fundusz, który korzysta z akcyzy od paliwa, ma kolej. Drogi też korzystają z funduszu, z akcyzy od paliwa. Wiem, że powstał albo lada moment powstanie fundusz w Ministerstwie Energii. Będzie dopłata do każdego licznika z tytułu wydobycia węgla metodą konwencjonalną. Tak samo my po to, żeby to wszystko wykonać, musimy mieć środki, żeby rozpocząć działania.

Jeżeli chodzi o ostatnią informację na temat składu, zadań oraz aktualnych działań podejmowanych przez Komitet Sterujący do spraw Inwestycji na Śródlądowych Drogach Wodnych, przypomnę, że Komitet Sterujący do spraw Inwestycji na Śródlądowych Drogach Wodnych został powołany zarządzeniem nr 17 Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w dniu 5 sierpnia 2016 roku. Zasadniczym celem powołania komitetu było stworzenie formuły dialogu pomiędzy Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, administracją wodną, samorządami terytorialnymi oraz biznesem zainteresowanym rozwojem sektora transportu wodnego śródlądowego. Do zadań komitetu należy wsparcie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej w monitorowaniu procesów związanych z przygotowaniem inwestycji na śródlądowych drogach wodnych oraz formułowanie rekomendacji i wniosków kierowanych do podmiotów uczestniczących w przygotowaniu inwestycji na śródlądowych drogach wodnych lub mogących mieć wpływ na ich wdrażanie.

Jak państwo wiedzą, do komitetu sterującego należą między innymi: Ministerstwo Rozwoju, Ministerstwo Energii, Ministerstwo Środowiska, oczywiście nasze ministerstwo, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, wojewodowie, zarówno przedstawiciele Odrzańskiej Drogi Wodnej, jak i wojewoda kujawsko-pomorski, który został wytypowany w zakresie Wisły, marszałkowie, przedsiębiorcy, prezes zarządu OT Logistic S.A. Komitet sterujący reprezentuje też firma Energa, a także PGE Polska Grupa Energetyczna. A więc są to różni reprezentanci, którzy pomagają w naszych działaniach.

Dotychczas komitet sterujący miał dwa spotkania w dniu 29 listopada 2016 roku. Powołaliśmy też grupę roboczą, która miała spotkania w dniach 28 lutego i 27 kwietnia bieżącego roku. Grupy robocze pomagają nam przygotować studium wykonalności dla dwóch ważnych inwestycji, studium wykonalności dla Odrzańskiej Drogi Wodnej i dla Wisły.

To tyle. Podsumowując inicjatywa powołania komitetu sterującego, czyli gremium, w którym reprezentowane są podmioty zainteresowane planami Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej związanymi z rozwojem żeglugi śródlądowej, potwierdziła swoją zasadność i spotkała się z pozytywnym odbiorem ze strony interesariuszy. Dziękuję. To tyle.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę pana ministra Gajdę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska Mariusz Gajda:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, bardzo dużo informacji przekazał już pan minister Materna. Mam pewne informacje uzupełniające.

Chciałbym powiedzieć w ten sposób. Od dnia 1 stycznia na drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym będzie już gospodarowało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Minister właściwy do spraw gospodarki wodnej będzie się zajmował innymi sprawami, w tym drogami wodnymi, które nie są wpisane do Konwencji AGN.

Do tej pory w miarę skromnych środków były wykonywane... Do końca roku utrzymaniem i rozbudową wszystkich dróg wodnych będzie się zajmował minister właściwy do spraw gospodarki wodnej. Można powiedzieć, że pomimo tego iż środki są skromne, mamy też pewne osiągnięcia. Działania były prowadzone w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko z poprzedniego okresu programowania, jak też w obecnym okresie programowania. Między innymi są to przebudowy i kapitalne remonty śluz na Kanale Gliwickim, śluz odrzańskich.

Co jest pozytywną informacją, wreszcie uda się nam dokończyć budowę stopnia wodnego w Malczycach. W dniu 30 czerwca Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu podpisał aneks z wykonawcą. Po długich negocjacjach udało się zmniejszyć koszty budowy o ponad 200.000 tys. zł. Jest to długa historia, którą zajmowałem się przez ponad rok, przez półtora roku, żeby doprowadzić do jakichś rozwiązań. Na ten rok jest zapewnione finansowanie w wysokości 85.000 tys. zł. W przyszłorocznym budżecie mamy zapewnienie Ministra Finansów na kwotę 135.000 tys. zł. Umowa wyraźnie stwierdza, że w 2019 roku od początku sezonu żeglugowego będzie czynna śluza, czyli będzie możliwe śluzowanie. Jest to zawarte w umowie jako warunek umowny, żeby znowu nie było sytuacji, że budowa, która trwa dwadzieścia lat, będzie kontynuowana przez następne dwadzieścia lat. Jest to osobna historia, być może na jakąś komisję śledczą, kto wie, ale jest to już zupełnie inna sprawa.

Ponadto, co niezwykle istotne, w ramach ochrony przed powodzią w dorzeczu Odry – był to poprzedni projekt Banku Światowego, a teraz jest w dorzeczu Odry i Wisły – realizowane są głównie przedsięwzięcia przeciwpowodziowe, które jednak idą w parze z żeglugą śródlądową. Przedsięwzięcia te dotyczą możliwości operowania lodołamaczami na Odrze, spływu wód powodziowych. Można powiedzieć, że na razie niestety mamy tylko do klasy III – wcześniej były takie zapisy – ale z możliwością rozszerzenia potem do klasy IV. Są to odcinki Odry swobodnie płynącej oprócz odcinka od Malczyc do Ścinawy, dlatego że na ten odcinek jest z kolei opracowana czterowariantowa koncepcja. Moim zdaniem najlepszym rozwiązaniem będzie budowa dwóch stopni. Inne są, można powiedzieć, protezami. Trochę szkoda pieniędzy na inne rozwiązania.

W ramach projektu będzie... Wczoraj uzgodniliśmy z panem ministrem tryb finansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko odcinka Odry granicznej – przebudowy ostróg – oraz odcinka Odry swobodnie płynącej od Ścinawy do ujścia Nysy Łużyckiej, czyli do odcinka granicznego. Cały ten odcinek będzie zrealizowany do roku 2021. Jest to dosyć krótka, ale już bardzo konkretna perspektywa. Zapewni głębokości tranzytowe przy średniej wodzie 1,8 metra. Jest to III klasa drogi wodnej.

W ramach projektów Centrum Unijnych Projektów Transportowych kontynuujemy modernizację śluz na Odrze skanalizowanej. Będzie to kontynuowane. Projekty będą przekazane do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, żeby były kontynuowane w zakresie drogi wodnej. To tyle, jeżeli chodzi o Odrę. Współdziałamy tutaj także w zakresie doraźnego zapewnienia głębokości tranzytowej od Gliwic do Opola, żeby umożliwić transport węgla do Elektrowni Opole. Macie państwo szczegółowe informacje. Nie będę czytał wszystkich rzeczy. Są tutaj również podane kwoty.

Jeżeli chodzi o Wisłę, z nowszych rzeczy podam, że Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, można powiedzieć, że z mojej inicjatywy, ogłosił przetarg na Wiśle na wielowariantową koncepcję wykonania ochrony przed powodzią poprzez budowę stopni na Wiśle od Włocławka do ujścia, ponieważ jest to właściwość Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Co tutaj będzie brane pod uwagę? Jednym z warunków tejże koncepcji jest zapewnienie IV klasy drogi wodnej na całym odcinku. Będzie to IV klasa. Chciałbym to potwierdzić, dlatego że swego czasu mieliśmy być może pewne nieporozumienie. Niemniej jednym z warunków jest IV klasa drogi wodnej, oczywiście z ochroną przed powodzią – jest to nasze najważniejsze zadanie – ale także z możliwością wykorzystania energetycznego stopnia.

Na Politechnice Gdańskiej odbyło się... Podaję to dla państwa informacji. Między innymi pani przewodnicząca i pan poseł Klawiter, z tego co pamiętam, byli na Politechnice Gdańskiej. Było podpisane porozumienie pomiędzy Politechniką Gdańską, Uniwersytetem Gdańskim oraz Instytutem Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk, porozumienie dotyczące prac naukowców, którzy mają nam wskazać, pomóc, w jaki sposób zagospodarować dolną Wisłę. Jest to bardzo cenna inicjatywa.

Z rzeczy, które pośrednio wiążą się z żeglugą, a które służą dla ochrony przeciwpowodziowej, podam, że Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w zakresie ochrony przed powodzią oprócz budowy lodołamaczy będzie wykonywał bazę lodołamaczy w Przegalinie. Jest to pomiędzy przekopem Wisły a Martwą Wisłą. Konieczny jest remont śluzy w Prze-

galinie. Jest to śluza klasy V o długości 240 metrów. Jest to jedna z największych śluz w Polsce.

Jest koncepcja, którą bardzo popieramy, żeby port gdański zrobił program pilotażowy portu przeładunkowego w Tczewie do portu gdańskiego. Ponieważ linie kolejowe do trójmiejskich portów zaczynają być ograniczone, jest propozycja, żeby w Tczewie powstał port przeładunkowy do portu w Gdańsku, do portu w Gdyni. Remont śluzy oraz parametry Wisły umożliwią żeglugę zestawami pchanymi o nośności 2 tys. ton. Nie ma tam żadnych przeszkód nawigacyjnych. Most w Kiezmarku jest bardzo wysoko, poza tym nie ma tam przeszkód nawigacyjnych, które ograniczałyby taką żeglugę.

To były duże rzeczy. Jeżeli chodzi o żeglugę turystyczną, jest coraz większe zainteresowanie. Chciałbym powiedzieć, że w ostatnim roku największa liczba śluzowań, a jest to wskaźnik wykorzystania dróg turystycznych, była na Kanale Augustowskim, na systemacie jezior mazurskich oraz na systemacie warmińskim czy, jak kto woli, żeby nikogo nie urazić, na systemacie elbląsko-warmińskim. Z roku na rok mamy coraz większy ruch. Można powiedzieć, że w sumie z 81 tys., prawie 82 tys. śluzowań. Około 50 tys., a nawet blisko 60 tys. było na drogach turystycznych.

Przykładamy do tego wielką wagę, ponieważ jest to nie tylko atrakcja turystyczna, ale jest to też edukacja dla społeczeństwa, w jaki sposób wykorzystywać drogi wodne. Niezwykle istotną drogą wodną, jak na razie turystyczną, jest droga wodna łącząca Wisłę z Odrą od Bydgoszczy do Gorzowa poprzez Kanał Bydgoski i Noteć. Jest to droga wodna klasy II. Jest to kopuła jeszcze z XIX wieku. Tak zwanymi barkami berlinkami o nośności około 500 ton były przewożone towary. W tej chwili to zanikło, ale nic nie stoi na przeszkodzie, żeby wozić przynajmniej takimi barkami.

Zauważamy, że cały ruch na drogach wodnych zależy oczywiście od parametrów, ale też od pewnej świadomości. Często przedsiębiorcy nie zdają sobie sprawy, że jeżeli mają położenie nad rzeką, znacznie taniej i lepiej będzie im wozić towary, szczególnie masowe, ale także inne, drogami wodnymi. Na wielkość takiego transportu oddziaływanie ma niestety pewne działanie rynkowe. Pamiętam, że swego czasu był np. bardzo duży transport wodny od Gdańska do Elbląga przez Martwą Wisłę, Wisłę, Szkarpawę i Kanał Jagielloński. Było to związane z tym, że w Zamechu była czynna duża odlewnia. W momencie kiedy odlewnia przestała funkcjonować, kiedy wykupiła ją firma ABB czy później jeszcze ktoś inny, firma Alstom, transport skończył się. Po prostu nie było odlewni, nie było takiej produkcji, jaka powinna być.

Świadczy to o jednym. Wspomniane porozumienie było bardzo dobre. Gdyby nie uświadomiono sobie chociażby możliwości transportu węgla z Gliwic do Opola, to takiego transportu by nie było, węgiel byłby wożony koleją. Niestety elektrociepłownia wrocławska, też wykupiona przez podmiot zagraniczny, zaniechała transportu węgla ze Śląska do Wrocławia. Przerzucono się na tory kolejowe.

Chciałbym zadeklarować, że będziemy współdziałać w tym zakresie. Wszystkie inwestycje przeciwpowodziowe, które będziemy prowadzić, są niezwykle ważne i istotne. Będziemy je prowadzić w taki sposób, żeby jednocześnie wspierać żeglugę śródlądową, żeby tworzyć coraz wyższe klasy drogi wodnej. To też jest naszym wspólnym celem. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Przechodzimy do dyskusji. Czy ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, mam pytanie do pana ministra Materny. Powiedział pan, że w tym roku zarejestrowano 218 jednostek, a 68 wyrejestrowano. Czy mógłby pan udzielić informacji, jakiego typu jednostki zostały zarejestrowane i jakie jednostki zostały wyrejestrowane?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Może w międzyczasie jeszcze zadam pytanie.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Przedstawiliśmy tabelę poszczególnych...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jest na str. 5.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Zarejestrowano 218. Jest to opisane na str. 5. W Bydgoszczy zarejestrowano 60 jednostek, w Giżycku – 24, w Gdańsku – 23, w Kędzierzynie Koźlu – 12, w Krakowie – 17, w Szczecinie – 45 i w Warszawie – 37. W Bydgoszczy wyrejestrowano 9 jednostek, w Giżycku – 7, w Gdańsku – 4, w Kędzierzynie Koźlu – 17, w Krakowie – 10, w Szczecinie – 10 i w Warszawie – 11. Są to dane Głównego Urzędu Statystycznego. Nie mam bardziej szczegółowych.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Panie ministrze, zadałem pytanie, czy mamy wiedzę, jakie są to jednostki. Wiem, jakie są to liczby, natomiast pytam, czy są to jednostki towarowe, pasażerskie, turystyczne. Chciałbym dowiedzieć się, jakie rodzaju są to jednostki.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Mam propozycję. Jeżeli można, to odpiszemy panu. Na tak szczegółowe pytanie damy odpowiedź pisemną dla całej Komisji.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Dziękuję. Pozwolę sobie jeszcze zadać pytanie panu ministrowi Gajdzie. Panie ministrze, czy jest panu znana sytuacja na Nogacie? Chodzi mi o most w Kępkach, który ogranicza turystykę i generalnie transport śródlądowy pomiędzy Malborkiem a Elblągiem. Most był zbudowany na chwilę podczas remontu siódemki, a problem, który uniemożliwia żeglugę pomiędzy tymi dwoma miastami, jest do tej pory. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panie pośle, doskonale znam sprawę mostu w Kępkach, ponieważ jestem z Gdańska i często tam przebywałem. O ile dobrze pamiętam – nie pracowałem wtedy w żadnej agencji, ani w MZGW, ani w KZGW – jak też na podstawie tego, co mi opowiadano, wiem, że most w Kępkach ten był zbudowany niezgodnie z uzgodnieniami z regionalnym zarządem gospodarki wodnej. Miał być to most tymczasowy na czas przebudowy. Kiedyś był tam prom. Miał to być most tymczasowy. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad miała ten most rozebrać, niestety nie rozebrała. Były podejmowane pewne interwencje. Teraz tłumaczy, że jest to trasa rezerwowa przy budowie S-7 pomiędzy Cedrami a Elblągiem. Będziemy drążyć tę sprawę. Docelowo na pewno most trzeba będzie albo zlikwidować, albo podnieść do parametrów odpowiedniej klasy drogi wodnej, do IV klasy drogi wodnej. Rzeczywiście jest to bariera na tej drodze. Barierę do IV klasy stanowi też most w Jazowsku, który także...

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

W Jazowie.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Tak, w Jazowie. Jazowsko jest na południu. W każdym razie w ramach rozwoju dróg wodnych rzeczy te trzeba będzie wziąć pod uwagę, tym bardziej jeżeli ma być skomunikowanie, jeżeli ma być wykonany przekop i Elbląg ma być portem morskim. Będzie to w połączeniu z drogą wodną, chociaż droga wodna na Nogacie jest niestety tylko klasy II.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panowie ministrowie, wczoraj bardzo długo procedowaliśmy nad ustawą – Prawo wodne. Mam nadzieję, że jeżeli chodzi o kompetencje i współpracę, państwo będziecie zacieśniać współpracę. Nie wyobrażam sobie kontynuowania i realizacji projektów żeglugowych bez współpracy albo wstrzymywania prac ze względu na wylęgi ptaków, przemarsze żabek albo inne kwestie ekologiczne, ponieważ można to pogodzić. Z reguły najlepszy okres dla żeglugi wiąże się z jakimś stanem lęgowym albo innymi naturalnymi wylęgami oraz pojawianiem się pięknej przyrody wiosenno-letniej. Niemniej jednak mam nadzieję, że panowie będziecie zacieśniać współpracę, jak też realizować projekty, o których dzisiaj rozmawiamy.

Nie będę ukrywać, że jako przewodnicząca mam kontakt z wieloma osobami. Projekt, program, który przedstawiliśmy jako rząd, budzi naprawdę bardzo duże nadzieje. Można powiedzieć, że jest to temat z brodą. Opracowań, analiz, projektów dotyczących Wisły było robionych już tak dużo na przestrzeni sześćdziesięciu lat, że jest nad czym pracować, co modyfikować, jest z kim współpracować. Wszyscy mamy nadzieję, że przekuje się to w konkretne inwestycje w konkretnych terminach.

Patrząc długofalowo, tak jak przy odbudowie brzegów morskich, musimy zagwarantować, że pewne cele będą realizowane niezależnie od tego, kto będzie w Polsce rządził. To również powinien być podstawowy cel, żebyście panowie przekuli to w projekt narodowy, program wieloletni, żeby każdy następny rząd miał obowiązek odkładania na fundusz, który będzie przeznaczony tylko na żeglugę, ponieważ dzisiaj jest to bardzo zapóźniony projekt. Po to, żeby spełnić standardy europejskie w przenoszeniu ładunków na żeglugę śródlądową, musimy wyasygnować sumy pieniędzy, które w rozłożeniu na pięćdziesiąt lat dzisiaj nie kosztowałyby nas tyle energii, nerwów i zachodzenia w głowę, skąd je wziąć. A gra jest warta świeczki, ponieważ jest to czysty przychód rzędu miliardów złotych dla państwa polskiego. Są to: energetyka, transport, turystyka, wszystko, każda dziedzina życia.

Chciałabym też zapytać, ponieważ rodziło to wiele pytań, odnośnie do osób, które pracują w tej branży. Chciałbym uspokoić, żeby nie było perturbacji w momencie, kiedy panowie ministrowie będą realizować ustawę, czy podlegają one jednemu czy drugiemu ministrowi, tylko że zatrudnienie fachowców, ludzi, którzy pracują w tej dziedzinie, jest stałe, pewne, że wiedza, doświadczenie owych osób, które wiele lat pracują w branży i przepraszam, że tak powiem, podobnie jak pan minister, zjadły zęby na ekologii, na transporcie morskim, są do wykorzystania.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Na ekologii nie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Między innymi. Z ekologią mamy tutaj wiele wspólnego. Mówię o ekologii, dlatego że ona też się rozwija, zmienia. Musimy ze sobą współpracować. W myśl ekorozwoju można bardzo pięknie połączyć rozwój gospodarczy z ochroną środowiska. To już jest też pana branża. Mam nadzieję, że jedno drugiemu ani nie będzie przeszkadzać, ani nie będzie wchodzić w paradę, a wręcz przeciwnie, będziecie państwo wzorowym małżeństwem. Przepraszam za dygresję, niemniej jednak były to także kwestie podnoszone na posiedzeniu Komisji. Mam nadzieję, że pan minister powie kilka słów na ten temat. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, oczywiście cały czas deklarujemy wolę współpracy. Chciałbym jednak wyjaśnić państwu pewne niedomówienia, być może pewne nieporozumienia. W Ministerstwie Środowiska są dwa działy. Jest dział środowisko i dział gospodarka wodna. Tak samo jak w przypadku innych przedsięwzięć inwestycyjnych, mimo że jesteśmy w jednym resorcie, dzięki czemu być może jest nam łatwiej, musimy pokonywać wszystkie trudności związane z decyzjami środowiskowymi, z raportami oddziaływania na środowisko.

Muszę powiedzieć, że były u nas na tyle kuriozalne sytuacje, że wykonane bodajże przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie umocnienie brzegu regio-

nalna dyrekcja ochrony środowiska – mylą mi się te nazwy – nakazała rozebrać z uwagi na to, że były błędy proceduralne. Była decyzja środowiskowa wydana przez wójta lub burmistrza, ale organizacje pozarządowe uznały, iż pewna procedura nie była dotrzymana. W związku z tym decyzja ta straciła ważność, była nieważna. Pomimo że było to zabezpieczenie przed powodzią jakiegoś miasteczka, był nakaz rozbiórki. Na całe szczęście udało się powstrzymać zapędy Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, ale świadczy to też o tym, jakie jest podejście do działań w zakresie gospodarki wodnej.

Tutaj mamy naprawdę bardzo trudną sytuację nie z uwagi na nasze działania, działania w szczególności resortu gospodarki wodnej, ale z uwagi na pewne przepisy chociażby unijne, które być może są niewłaściwie implementowane. Tak samo jak wszyscy inni mamy problemy z organizacjami pozarządowymi. Mamy problemy z wykonywaniem prac w pewnych sezonach. Musimy się do tego dostosowywać. To nie jest tak, że... Patrzy się na nas, patrzy nie na mnie, że blokujemy. To nie jest prawda. Wręcz przeciwnie, pewne rzeczy staramy się ułatwiać. Będziemy współpracować w tym zakresie. Być może trzeba będzie wprowadzić jakieś nowe specjalne procedury. Bardzo chętnie je wprowadzimy, oczywiście nie łamiąc prawa. Chcemy to zrobić.

Chciałbym powiedzieć jeszcze jedną rzecz, obalić pewne mity. Chciałbym obalić mit, że jak jest obszar Natura 2000, to nie można nic zrobić. Jest to pewien mit. To, że obszary Natura 2000 zostały tak, a nie inaczej wprowadzone, też o czymś świadczy. Proszę państwa, szczególnie w roku 2005, potem po roku 2008 były one nakreślane jako tzw. Shadow List. Przychodziły z Brukseli. Były zgłaszane przez organizacje pozarządowe. Co ciekawe, obszary Natura 2000 najczęściej były tam, gdzie miały powstawać jakieś inwestycje czy to lądowe, czy to wodne.

Proszę zauważyć, że Natura 2000 została ustanowiona praktycznie na całej Wiśle, ale z jednym wyjątkiem zbiornika we Włocławku, gdzie jest największa bioróżnorodność. Jest to pewien symbol, że po prostu organizacje uznały, iż jest to zdegradowany teren, żeby móc pokazywać jak przyrodniczo jest to zdegradowany teren. Z drugiej strony jest zbiornik w Jeziorsku na Warcie, gdzie jest chyba najbogatsza w Europie tzw. natura ptasia. Jest to sztuczny zbiornik. Przecież jest to sztuczny zbiornik. Zarządca, czyli Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu, ma bardzo duże problemy z eksploatacją owego zbiornika, który służy ochronie przed powodzią. Na przykład nie można zbyt wcześnie obniżać wody, dlatego że akurat jest lęg ptaków. To my mamy ten problem, proszę państwa. Pan minister Szyszko przykłada wielką wagę do rozwoju kraju. Będziemy rozwiązywać owe problemy.

Chciałbym powiedzieć, że może będzie nie małżeństwo, ponieważ małżeństwo jest niemożliwe, ale na pewno będzie współpraca, ścisła i przyjacielska współpraca. Na pewno będziemy razem współdziałać. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę. Proszę się przedstawić do mikrofonu.

Członek Rady Krajowego Sekretariatu Zasobów Naturalnych Ochrony Środowiska i Leśnictwa NSZZ „Solidarność" Marcin Jacewicz:

Marcin Jacewicz. NSZZ „Solidarność". Pracownik Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Członek Rady Sekretariatu Zasobów Naturalnych Ochrony Środowiska i Leśnictwa, ale także sekretarz Sekcji Krajowej Pracowników Gospodarki Wodnej.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, panie posłanki i panowie posłowie, mam pytanie, dlatego że mamy świeżo uchwaloną ustawę. Nie jest jeszcze zatwierdzona przez Sejm, ale przeszła już przez pierwsze etapy procedowania w Komisjach. Wygląda na to, że pozostanie w takim stanie, w jakim jest, że zostanie skutecznie przeprowadzona przez dalsze głosowania w Sejmie.

Jako Solidarność, jako pracownicy gospodarki wodnej widzimy duże zagrożenie w podziale gospodarki wodnej, a tak naprawdę kadr gospodarki wodnej na dwa resorty, ponieważ ludzi jest mało. Może ich zabraknąć na obsadzenie wszystkich stanowisk. Mówimy to otwartym tekstem. Ciężko będzie podołać tylu nowym zadaniom, żeby zro-

bić to porządnie. Może być duża pretensja społeczeństwa do nas, że nie potrafimy tego osiągnąć w taki sposób, w jaki byśmy sobie zaplanowali.

Chciałbym jednak zapytać o współpracę, o którą pani przewodnicząca apelowała, ponieważ w ustawie mamy zapisane coś takiego jak przygotowanie planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Kiedy możemy się spodziewać owego dokumentu?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie ministrze.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

I już jest problem w kompetencjach. A co będzie dalej?

Członek Rady Krajowego Sekretariatu Zasobów Naturalnych Ochrony Środowiska i Leśnictwa NSZZ „Solidarność" Marcin Jacewicz:

Przepraszam. Oczywiście jak najbardziej zależy nam na tym, żeby w jak najszybszym terminie poznać plany podziału, któremu jesteśmy przeciwni, żeby pracownicy, którzy będą przechodzili z resortu do resortu, przynajmniej wiedzieli, mogli się spodziewać, co ich czeka w najbliższej przyszłości. Mniej więcej to wiemy, ponieważ rozmawialiśmy w kuluarach, jak to będzie wyglądało. Jest to kwestia niedługiego czasu. Bardziej chodzi nam o program lub plan, który jest zapisany w przepisach nowej ustawy. Jest to dokument strategiczny. Jako przedstawiciel gospodarki wodnej, przedstawiciel pracowników, którym zależy na rozwoju tej branży, chciałbym wiedzieć, jakie będą metody współpracy, tzn. jaki będzie proces uzgadniania, planowania na drogach śródlądowych, które nie są rzekami, drogami transportowymi o specjalnym znaczeniu, jak też na tych, które są przekazane do resortu żeglugi.

Powiem zupełnie prozaicznie. Mamy autostrady, czyli drogi o dużym, szczególnym znaczeniu transportowym. Są one programowane i planowane przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w ramach programu, o którym teraz mówię. Jednak są też przecież plany realizacyjne robione teraz przez regionalne zarządy, a potem przez Wody Polskie, które będą dotyczyły mniejszych dróg wodnych. Jak będą one koordynowane, przez kogo? Jakie są mechanizmy koordynacji tych dwóch programów? Na pewno będą plany zarządzania jednym i drugim majątkiem. Czy jest dograna współpraca pomiędzy dwoma resortami, żeby można było uniknąć czegoś takiego, że zbuduje się autostrady, a nie będzie dróg dojazdowych albo odwrotnie, zbuduje się drogi dojazdowe, a nie będzie autostrady.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie ministrze, może razem. Bardzo proszę, jeszcze pani.

Członek Rady Krajowego Sekretariatu Zasobów Naturalnych Ochrony Środowiska i Leśnictwa NSZZ „Solidarność" Maria Porada:

Maria Porada. Sekcja Krajowa Pracowników Gospodarki Wodnej. Jestem wiceprzewodniczącą sekcji.

W gospodarce wodnej pracuję pięćdziesiąt cztery lata. Zaczynałam przy budowie Włocławka. W Warszawie jestem od 1969 roku. Były różne zmiany. Kiedyś funkcjonowała żegluga, potem uznano, że jest ona nieopłacalna i stopniowo ją likwidowano. Teraz zaplanowano reformę, która ma poprawić sytuację gospodarki wodnej, spowodować, żeby na skutek opłat były środki na remonty obiektów. Niektóre z nich z powodu niedofinansowania są w złym stanie. Teraz okazuje się, że reforma ta właściwie była zbędna, ponieważ jest niekorzystna dla gospodarki wodnej. Takie jest moje zdanie. Pan minister może się ze mną nie zgadzać, ale pracuję tak długo, że mam jakieś rozeznanie w gospodarce wodnej.

Teraz okazuje się, że mamy oddać rzeki, mamy oddać obiekty, mamy oddać ludzi, mamy oddać ruchomy sprzęt, na którym pracują i nie wiem, czy pieniądze na ich pobory też. Reforma właściwie wprowadzi chaos i nie przyniesie efektów w formie pieniędzy, jakie mieliśmy mieć. Jest to też szok dla ludzi, ponieważ nie wiedzą, jakie rzeki oddajemy, nie wiedzą, kiedy przejdą, kto przejdzie, na jakich warunkach. Nic nie wiemy. Jest niepewna sytuacja, na dodatek w czasie, kiedy ich zarobki są naprawdę

małe. Część zarabia 2500, 2600, 2800 zł brutto. Przy tak niepewnej sytuacji denerwują się. Istnieje kasa zapomogowo-pożyczkowa. Przy takich zarobkach są członkami kasy, są obciążeni pożyczkami.

Już teraz powinniśmy wiedzieć, jakie rzeki odejdą, jakie obiekty i jacy ludzie. Mówię w imieniu pracowników. Jako związek mam obowiązek występować w ich imieniu i w ich obronie. Przepraszam, panie ministrze, jeżeli nie zgadza się pan z tym, co mówię, ale mówię w imieniu pracowników. Wczoraj prosiłam, żebyście panowie ministrowie wreszcie ustalili, co odchodzi, kto odchodzi, ponieważ czekanie do stycznia jest nie bardzo w porządku wobec pracowników. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, czy będzie pan uprzejmy?

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Pani przewodnicząca, panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, rozumiem, że nikt nie lubi zmian. Od tego trzeba zacząć. Chciałbym jednak powiedzieć jedną rzecz. Rzeki nie są ani moją własnością, ani własnością dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej, ani własnością pracowników regionalnego zarządu gospodarki wodnej, tylko są własnością Skarbu Państwa. Sposób gospodarowania na rzekach określa pewna polityka rządu.

Proszę zauważyć, mówiąc w cudzysłowie, że do Wód Polskich zostanie przeniesionych około 3000 pracowników z samorządów, z wojewódzkich zarządów melioracji i urządzeń wodnych, wraz ze swoimi zadaniami. Co jest najważniejsze w tym wszystkim? Nikt nie wyrzuca ludzi. Ludzie ci przechodzą wraz ze swoimi zadaniami. Tak jak wraz z zadaniami do Wód Polskich przechodzą pracownicy zarządów melioracji, starostw, tak jak wraz z zadaniami do Wód Polskich przechodzą pracownicy regionalnych zarządów gospodarki wodnej, tak samo część pracowników z tymi samymi zadaniami przejdzie do części, która bezpośrednio wiąże się z drogami wodnymi o znaczeniu transportowym. Nikt nie zostanie zwolniony. Jest to zagwarantowane prawnie. Jest zagwarantowane prawnie, że nikt nie będzie zwolniony i że jest to przejście z automatu.

Rozumiem obawy, ale jak mówiłem wiele razy, rzeczywiście jest to reforma ustrojowa, jeżeli chodzi o gospodarkę wodną. To nie jest tak, że przez to gospodarka wodna na czymś straci. Proszę zauważyć, że w zależności od rodzaju użytkownika są różne formy organizacyjne. Przecież w Polsce są elektrownie wodne, duże zapory. Akurat Włocławek jest przykładem na to, że zarządza nim regionalny zarząd gospodarki wodnej, ale np. zapora w Solinie, zapora w Rożnowie są w zarządzie spółek energetycznych, które bardzo dobrze z nami współdziałają w zakresie ochrony przed powodzią.

Podobnie jest z drogami wodnymi. Droga wodna jest specyficzną formą użytkowania, taką formą użytkowania wód powierzchniowych, która nie może być nigdzie indziej usytuowana. Mogą być budowane kanały, ale nie może być użytkowana w Łodzi lub innym miejscu, ponieważ jest związana z rzeką. Jest to funkcja ściśle związana z rzeką. Nie widzę tutaj jakichś... Być może trzeba będzie... Na razie są nieporozumienia, pewne emocje. Doskonale to rozumiem, ale uważam, że możemy doskonale współdziałać i przez to zwiększać potencjał szeroko pojętej gospodarki wodnej w Polsce.

Rozumiejąc to wszystko, chciałbym tutaj powiedzieć, że wszyscy pracownicy, którzy są pracownikami opłacanymi przez podatnika, pełnią pewien rodzaj służby. Czasami trzeba się poddać pewnym zmianom. Przecież nic nie jest stałe. Pani najlepiej wie, jak to było. Był okręgowy zarząd wodny, potem powstały okręgowe dyrekcje gospodarki wodnej, potem przeze mnie powstały regionalne zarządy gospodarki wodnej. Cały czas to ewoluuje i dostosowuje się do wszystkich potrzeb, wyzwań państwa, które są najważniejszymi kierunkami rozwoju kraju. Niestety. Tutaj nikt nie zginie, nikt nie zostanie zwolniony, chyba że sam nie będzie chciał dalej pracować. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Mam nadzieję, że chociaż trochę to państwa uspokoiło, aczkolwiek już tylu zmian na przestrzeni lat państwo byliście świadkami, że i tym razem musimy prosić o zaufanie. Z dnia na dzień niczego się nie robi. Ministrowie muszą mieć

czas, żeby również w porozumieniu z państwem, po ludzku i w porządku się skomunikować i rozwiązać tę sprawę. Jeszcze raz, bardzo proszę.

Członek Rady Krajowego Sekretariatu Zasobów Naturalnych Ochrony Środowiska i Leśnictwa NSZZ „Solidarność" Marcin Jacewicz:

Przepraszam, że zabieram czas, ale nie uzyskałem odpowiedzi na zasadnicze pytanie w sprawie planowania, projektowania rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Jak mówiłem, mamy plan utrzymania wód w Wodach Polskich, gdzie planuje się rozwój tych dróg wodnych, które nie podlegają resortowi żeglugi śródlądowej oraz tych o specjalnym znaczeniu. Jak to będzie koordynowane? Kto będzie decydował w przypadku ewentualnych kontrowersji lub innych projektów? Wiadomo, że każdy chce dobrze. Nie mówię, że ktoś chce źle, tylko że są ambicje, każdy chce zrobić lepiej na swoim podwórku, chce się pokazać. Mam nadzieję, że na ambicje będzie jak najmniej miejsca, ale rzeczywistość jest realna. Trzeba się liczyć z tym, że życie jest życiem. Każdy chce być na górze. Wiadomo, że każdy ma swoje ambicje, ja też. Dlatego widzę tutaj zagrożenie. Chciałbym, żebyśmy uzyskali precyzyjną odpowiedź, czy jest to uregulowane w ustawie. A jeżeli nie jest, czy będzie jakieś rozporządzenie, które będzie to regulowało? Czy będą ustalenia pomiędzy panami ministrami, żebyśmy mieli jasność, jak to będzie przebiegało?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Przepraszam, rzeczywiście nie odpowiedziałem na to pytanie. Najpierw było pytanie dotyczące tego, kiedy będzie wykaz. Jak już rozmawialiśmy wczoraj, wstępny wykaz dróg powinien być lada dzień. Najpóźniej będzie do czasu, kiedy ustawa będzie opublikowana. Do tego czasu wykaz musi być uzgodniony. A więc najpóźniej do końca sierpnia. Mówię najpóźniej, ponieważ sierpień i tak jest miesiącem urlopowym. Raczej nic nie będzie się tutaj działo. Wtedy będziemy szczegółowo rozmawiać ze wszystkimi pracownikami. Nie mamy wyjścia. Musimy. W ciągu czternastu dni od opublikowania ustawy będzie pełnomocnik.

Jeżeli natomiast chodzi o plany i programy, proszę zauważyć, że spinającym planem jest aktualizacja planu gospodarowania wodami. Jest to wymóg unijny. Jeżeli ktoś sobie wyobraża, że w tej chwili na liście inwestycji, planów gospodarowania wodami są inwestycje regionalnych zarządów gospodarki wodnej czy nawet zarządów melioracji, to bardzo grubo się myli. W większości, w ponad 80% są to różnego rodzaju działania związane z gospodarką wodną poprzez różnego rodzaju podmioty, kopalnie, ujęcia wody, podmioty komunalne, oczyszczalnie, itd., itd.

Założenie jest takie, że państwo będą musieli to opracować przed kolejnym cyklem planistycznym, czyli przed 2022 rokiem tak, żeby wpisać to do planów gospodarowania wodami. Musimy przestrzegać prawa unijnego. Jeżeli inwestycje te nie będą wpisane, to nie będą mogły... Nie mówię już o dofinansowaniu ze środków unijnych. Jest to wymóg formalny. Plany gospodarowania wodami będą określały wszystkie inwestycje związane z gospodarką wodną. Nie jest to żaden nadzór czy nadrzędny cel, żeby ktoś tym rządził. W tej chwili nawet taka rzecz jak próg, który podpiętrza wodę do chłodzenia dla elektrowni, też musi być wpisany w ów plan. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę. Po to jesteśmy, po to się spotykamy. Przepraszam tylko za spóźnienie. Bardzo proszę.

Członek Rady Krajowego Sekretariatu Zasobów Naturalnych Ochrony Środowiska i Leśnictwa NSZZ „Solidarność" Marcin Jacewicz:

Przepraszam, ale chciałbym jeszcze tylko dopytać pana ministra Maternę na ten sam temat, tylko że o termin. Kiedy przewidujemy przygotowanie przez Polskę planów i programów dla rozwoju żeglugi śródlądowej na rzekach szczególnego znaczenia? Czy jest określony termin?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Zgodnie z harmonogramem termin jest określony na pierwszy kwartał 2020 roku. Mamy harmonogram. Ruszamy. Teraz są konsultacje. Za moment będzie opracowanie. Musi być studium wykonalności. Będą spływać tzw. konsultacje wyników cząstkowych. Wiadomo, że niektóre otrzymamy wcześniej, a niektóre później. Jeżeli chodzi o oddziaływanie na środowisko, będzie mniej więcej za półtora roku, ponieważ wymaga to dłuższego czasu. Wcześniejsze pokażą aspekty ekonomiczne owych działań. Planujemy pierwszy kwartał 2020 roku tak, żeby zdążyć. Jak mówił tutaj pan minister, w 2020 roku muszą być zaktualizowane całe plany gospodarowania wodami. Tak to wynika z dyrektywy ramowej.

Tak samo jest z TNT. W 2023 roku Komisja Europejska ma rewizję. Dlatego przygotowujemy się do tego, żeby wejść do TNT. Nie ukrywamy, że już dzisiaj rozmawiamy z Unią Europejską i z Ministerstwem Rozwoju o przygotowywaniu projektów na nową perspektywę 2021-2027. Chcemy, żeby były znaczące środki. Podobnie jak były przez dwie perspektywy na drogi i koleje, tak samo chcemy, żeby teraz były też na drogi śródlądowe. Mam nadzieję, liczymy, planujemy kwotę około 400.000.000 tys. zł zarówno na Wisłę, jak i na Odrę. Zobaczymy, co z tego wyjdzie.

Powiem tak. Nie było tego. Od roku pracuje pracownica od nas, która kiedyś pracowała w ministerstwie, teraz jest w Unii Europejskiej, w komisji. Mamy też zatrudnioną w ambasadzie w Brukseli osobę, która w pewnym sensie lobbuje i mówi o tych wszystkich planach, dlatego że trzeba rozmawiać, przygotowywać się do tego. Dlatego też intensywnie rozmawiamy z Czechami, ze Słowacją, rozpoczynamy rozmowy z Niemcami po to, żeby być przygotowanym. Mam nadzieję, że komitet Odrzańskiej Drogi Wodnej zostanie sfinalizowany, żeby silną grupą sięgać po środki. Między innymi „Łącząc Europę" jest w nowej perspektywie na zieloną energię. Na stopniach wodnych, na każdym stopniu wodnym chcemy budować elektrownie. Będą mniejsze, większe. Oczywiście Wisła jest bardziej energetyczna, a więc tam będą większe elektrownie. Na Odrze też chcemy stawiać, żeby zyskać jak najwięcej środków na te wszystkie działania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tam pan się zgłaszał. Bardzo proszę. Proszę się też przedstawić.

Członek Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Jarosław Przybylski:

Moje nazwisko Jarosław Przybylski. Jestem przedstawicielem Stowarzyszenia „Odrą w Świat". Przyjechałem ze Szczecina.

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, szanowni państwo, pan minister Gajda powiedział nam, że wszystko to, co jest w AGN w zakresie dróg wodnych, przejdzie do właściwości Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Domyślam się, że co najmniej przejdzie tam Odra i Wisła. Zawężę tę kwestię do Odry.

W tej chwili z ust ministerstwa usłyszeliśmy informację o planach rozwoju i ustanowienia, doprowadzenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do IV klasy żeglowności. Jest to jedna strona zagadnienia. Druga strona zagadnienia polega na tym, że już w tej chwili rozpoczął się i jest realizowany projekt ochrony przeciwpowodziowej dorzecza Odry i Wisły. W ramach owego projektu już w tej chwili są realizowane prace dla Odry granicznej, począwszy od Nysy Łużyckiej aż do Szczecina. Są realizowane także dla Odry swobodnie płynącej, ale teraz skoncentruję się na Odrze granicznej. Prace te, ochrona przeciwpowodziowa są to roboty związane z doprowadzeniem obecnie istniejącej infrastruktury regulacyjnej rzeki do właściwego stanu. Chodzi o doprowadzenie, spowodowanie, żeby prześwity mostów, które są na trasie, a które są przeszkodą, były odpowiednie dla IV klasy.

Jednocześnie regulacja, która już ma swoją koncepcję wypracowaną przez Niemcy, zrobioną w oparciu o umowę polsko-niemiecką, sprowadza się do tego, że na Odrze granicznej docelowo w ramach programu będziemy mieli 1,8 metra. De facto będziemy mieli parametry III klasy żeglowności. Wobec tego jak, jeżeli już, ministerstwo widzi, w cudzysłowie mówiąc, losy projektu wobec swoich zamiarów? Czy ministerstwo w jakiś sposób podjęło, zastanawiało się, jak można uplasować ów projekt, w którym miejscu go postawić, żeby zamiar dotyczący IV klasy został spełniony, jednocześnie biorąc pod uwagę, że projekt ten jest realizowany już w tej chwili?

Powiem tylko tak. Koncepcja dla projektu jest gotowa. Zgodnie z umową polsko-niemiecką musieliśmy ją przyjąć, przyjęliśmy ją. To po pierwsze. Jest to koncepcja techniczna. Realizowany jest projekt budowlany. Po drugie, wszczęto już postępowania środowiskowe, są one realizowane. Jak zresztą wynika z informacji przedstawionych przez pana ministra Gajdę, są postępowania środowiskowe, inwentaryzacja. W ramach projektu są też podjęte działania związane z analizami finansowymi. Są analizy kosztów i korzyści, itd. Jak pan minister – zwracam się do pana ministra Materny – widzi sprawę tego projektu w perspektywie IV klasy?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję za pytanie. Jak wspomniałem, pan prezydent Andrzej Duda podpisał, ratyfikował porozumienie AGN, które uważamy, że jest aktem wyższego rzędu niż porozumienie zawarte w 2015 roku na Odrze granicznej. Dlatego wspomniałem, że rozpoczęliśmy od marca, czyli po podpisaniu ważnej umowy AGN. W związku z tym chcemy wykonać zobowiązanie. Chcemy zrealizować trzy szlaki o znaczeniu międzynarodowym z dziewięciu, które są ujęte w Europie. W związku z tym jest to akt wyższego rzędu, podobnie jak ustawa i rozporządzenie. Uważam, że jest to rozporządzenie w sensie ważności.

Chcemy rozmawiać z Niemcami o tym, co mamy w planach. Chcemy wynegocjować. Wystarczy tak jak z Ministerstwem Rozwoju. Kiedyś wpisaliśmy, że do III klasy, a teraz jest co najmniej III klasa. Już to funkcjonuje. Tak samo chcemy w odniesieniu do umowy międzynarodowej. Było do III klasy, będzie co najmniej III klasa.

W związku z tym oczywiście będą to długie i niełatwe rozmowy, ale po to powstało ministerstwo, które ma wykonać owe zadania. Wiemy, że jest to niezbędne dla gospodarki. Jest też niezbędne dla działań przeciwpowodziowych. Studium wykonalności da nam odpowiedź, że dzisiaj w Odrze jest mało wody. W związku z tym będziemy budować zbiorniki, retencje. Działamy przeciwpowodziowo. Jest to ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa. Nie możemy zaniechać tych rzeczy.

Członek Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Jarosław Przybylski:

Jeżeli pan pozwoli, możemy rozumieć, możemy mieć nadzieję, że program ochrony przeciwpowodziowej jest jakby, mówiąc w cudzysłowie, pierwszym etapem, pierwszym krokiem dojścia do IV klasy. Będziemy go realizować.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dokładnie. Wczoraj podczas spotkania międzyresortowego, właściwie spotkania prezydium w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji przyjęliśmy finansowanie. Razem to uzgodniliśmy. Mam nadzieję – mamy deklarację pana ministra środowiska – że do 2021 roku będziemy realizować działania na Odrze granicznej i Odrze swobodnie płynącej, programy dotyczące wąskich gardeł w ramach kwoty 875.000 tys. zł. Będę się starał to wykonać na razie na zasadzie pilnowania. Chcemy, żeby po roku 2021 była regularna żegluga. Nie będzie w IV klasie, ale środki przeznaczone na ostrogi i łuki dostosowujące do IV klasy dadzą nam efekt. Przynajmniej pół metra podniesie się woda. W tym momencie powinna być III klasa. Wtedy już będzie możliwość regularnego pływania barek. Dzisiaj mamy nieregularne. Jak trzeba, gdzieś tam spuszcza się trochę wody ze zbiorników i mamy, ale nieregularne. Po 2021 roku mam nadzieję, jak mówiła pani przewodnicząca, chcemy dojść tak daleko, żeby żaden następny rząd nie próbował...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

...zejść z drogi wodnej.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dokładnie. Będziemy konsekwentnie krok po kroku to realizować. Taki jest nasz cel.

Członek Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Jarosław Przybylski:

Dziękuję uprzejmie za informacje. Jako inżynier hydrotechnik dodam tylko...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Bardzo się cieszę, że są goście, ale to ja udzielam głosu. W związku z tym nawet jeżeli będzie polemika, to przepraszam...

Członek Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Jarosław Przybylski:
Nie, nie. To nie jest polemika. Tylko jedno słowo, jedno zdanie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dobrze.

Członek Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Jarosław Przybylski:
1,8 metra, które teraz...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Przepraszam pana. Pan minister zakończył. Dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę naszego gościa o zabranie głosu.

Członek Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Jarosław Przybylski:
1,8 metra i zabudowa regulacyjna, która teraz jest realizowana dla III klasy, w moim przekonaniu w żaden sposób nie przeszkodzi nam dojść do IV klasy. Takie poglądy gdzieś krążyły. Troszeczkę nas to zaniepokoiło w środowisku, w naszym stowarzyszeniu, ale nie ma takiej obawy. Wobec tego dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Członek Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Damazy Stachera:
Stowarzyszenie „Odrą w Świat". Szczecin.

Chciałbym nieco polobbować w sprawie składu komitetu sterującego, o którym pan minister zechciał nam dzisiaj powiedzieć. Pytanie brzmi, czy jest tam jeszcze miejsce dla przedstawiciela innego stowarzyszenia, które do tej pory nie było zbyt widoczne na forum, o którym myślimy.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:
Powiem tak. Nie chcieliśmy, żeby było to za duże ciało, ale chętnie zaprosimy każdego, kto będzie chciał przyjechać jako gość. Proszę bardzo. Nie ma z tym problemu, ale nie chcemy powiększać, ponieważ jak będzie to za duże ciało, to będzie mało...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
To już nikt nie posteruje.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:
Dokładnie. Nikt nie posteruje, ale zapraszamy państwa jako obserwatora. Jak najbardziej. Niech państwo do nas napiszą. Będziemy informować, kiedy będą kolejne spotkania komitetu sterującego. Nie ukrywam, że miało być teraz, ale odwołaliśmy je z uwagi na Prawo wodne. Siła wyższa. Parlament. Tempo związane z karami. Unia Europejska dalej nie będzie tolerowała. Siła wyższa, odwołaliśmy. Będzie lada moment. Podamy termin. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dziękuję bardzo. Jeżeli nie ma więcej głosów w dyskusji, chciałabym tylko przypomnieć, że jutro o godz. 18.00 w Sali Kolumnowej albo w sali nr 118 odbędzie się wspólne posiedzenie Komisji w sprawie Prawa wodnego, oczywiście jeżeli będą poprawki zgłoszone w drugim czytaniu. Musimy się spotkać. I wnioski mniejszości. Ale będą rozsyłane zawiadomienia. A więc proszę być przygotowanym, że będziemy musieli pochylić się nad owym projektem.

W związku z tym, że wyczerpaliśmy porządek dzienny, zamykam posiedzenie, dziękując państwu bardzo i zapraszając na następne posiedzenia.